

判例評釈

〔刑事判例研究〕

早稲田大学刑事法学会

見えない信号と信頼の原則

(最三小決平成16年7月13日刑集58巻5号360頁)

岡 部 雅 人

【事実の概要】

被告人Xは、普通乗用自動車運転し、交差点を右折するため、同交差点手前の片側2車線の幹線道路中央線寄り車線を進行中、対面信号が青色表示から黄色表示に変わるのを停止線の手前約26.6メートルの地点で認め、さらに、自車の前輪が停止線を越えた辺りで同信号が赤色表示に変わるのを認めるとともに、対向車線上を時速約70ないし80キロメートルで進行してくるA運転の自動二輪車のライトを、前方54.3メートルの地点に一瞬だけ見たが、対向車線の対面信号も赤色表示に変わっておりA車がこれに従って停止するものと即断し、A車の動静に注意することなく右折進行し、A車と衝突し、Aを死亡させた。実際にはこの信号機は時差式であり、Xの対面信号が黄・赤になっても対向車線の対面信号は青のままで(時差は11秒)、A車はこの青信号に従って直進してきていた。Xは、当該信号機には時差式との標識表示がなかったため、過失なくA車の対面信号も赤になったと認識し、A車が対面の赤信号に従って停止するものと信頼して右折進行したとして、信頼の原則の適用を主張していた。

第一審(横浜地横須賀支判平成11年3月30日)は、クリアランス時間としての全赤信号は、交差点に滞留している右折車両等が次の現示が始まるまでに交差点を出ることができるようにするためのものであって、青信号の場合や交通整理の行われていない交差点の場合と同じような注意義務を右折車の運転手に課したのでは交差点を出ることが難しくなり、クリアランス時間としての全赤信号を設けた意味がなくなってしまうから、XはA車が直進するため交差点に進入してくることを予見すべきであるとする原則と、A車が明らかに減速する等右折車に進路を譲る旨の意思表示があった場合は右折可能とする例外とは、青信号の場合や交通整理の行われていない交差点には該当するが、本件のようなXの認識とし

ての全赤信号である場合には原則と例外を逆にすべきであるとして、「全赤信号の場合の右折車の運転手の注意義務としては直進車がその位置・速度等からして交差点（この場合の交差点とは、道路交通法二条一項五号の十字路等二以上の道路が交わる場合における当該二以上の道路の交わる部分を指す）に進入してくるものと認められる場合（認めるべきであった場合を含む）等特段の事情があるときを除いては、右折しても過失はないものと解する」として、X を無罪とした。検察側は、これを不服として控訴した。

控訴審（東京高判平成11年12月27日）は、「道路交通法の趣旨に照らせば、青色から黄色信号に続く全赤色信号の場合に右折車に優先通行権が与えられているわけではなく、黄色に続く全赤色信号のクリアランス時間は、直進車であれ、右左折車であれ、交差点内外にある車両等を安全に交差点外に停止ないし排出するためのものであるから、右折するにあたっては、やはり対向直進車や右折方向の交通の安全を確認しなければならないはず」であって、「右折車運転者としても、対向直進車等の動静を注視する等、自動車運転者としての基本的注意義務を尽くす必要はやはりあるというべきであり、それを尽くした上で、対向車が赤色信号で停止することを信頼しても無理もない場合等特段の事情がある場合に過失が否定されるべきものである」とした上で、「本件信号機は時差式であるが、その表示は、被告人の認識においては、全赤色状態にあったというのであるが、……この状態においても、対向直進車の通行が予想できない状況にあったわけではなく、「被告人がA車の動静に注意を払いさえすれば、その位置や、速度からみてA車が本件交差点に進入してくることを予見することは十分可能であるし、制動等の避讓行為をとることにより事故を回避することができたことも明らか」であるとして、原判決を破棄し、X を禁錮1年（執行猶予2年）とした。被告人側は、これを不服として上告した。

【決定要旨】

最高裁は、「被告人はA車が本件交差点に進入してくると予見することが可能であり、その動静を注視すべき注意義務を負うとした原判断は、相当である」とした上で、信頼の原則に関する被告人の主張に答え、「自動車運転者が、本件のような交差点を右折進行するに当たり、自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されない」として、上告を棄却した。

【評 釈】

1 問題の所在

本件は、被告人 X が、自己の対面信号が赤になったため、対向車線上の A 車の対面信号も赤になったものと信頼して右折したところ、実際にはそれは時差式信号で、A 車の対面信号はまだ青であったため、その表示に従って直進してきた A 車と衝突し、A を死亡させたという事案につき、そのような信頼をすることは許されないとして、X の過失を肯定し、X に業務上過失致死罪（刑法（平13法138号による改正前のもの）211条前段）の成立を認めたものである⁽¹⁾。

本件において問題となるのは、自己の対面信号の表示を根拠として対向車線の対面信号の表示を判断し、対向車両の運転者がそれに従って運転すると信頼することの可否である。また、そのような信頼が認められるための前提として、実際には時差式信号であるにもかかわらず、その旨の標示が無かったことを根拠として、それを一般の信号であると信頼することの可否についても検討されなければならない。

2 信頼の原則の生成と展開

信頼の原則⁽²⁾は、1935年ごろ、ドイツの交通事故をめぐる刑事判例の中で確立され、学説によっても是認されるようになったものである⁽³⁾。わが国では、1959年（昭和34年）の日本刑法学会において西原春夫博士によって紹介され⁽⁴⁾、最三小判昭和41年12月20日刑集20巻10号1212頁以来、判例においても明示的に用いられている⁽⁵⁾。また、最二小判昭和42年10月13日刑集21巻8号1097頁におい

（1） 本決定の評釈として、松宮孝明「標示のない時差式信号機がある交差点での右折事故と『信頼の原則』」法学セミナー599号（2004年）121頁、大野勝則「時差式信号機の設置された交差点での右折進行と対向直進車両の運転についての信頼の原則」ジュリスト1287号（2005年）124頁がある。なお、原判決の評釈として、松宮孝明「表示のない時差式信号機と信頼の原則」法学セミナー551号（2000年）115頁がある。

（2） 信頼の原則とは、「行為者がある行為をなすにあたって、被害者あるいは第三者が適切な行動をすることを信頼するのが相当な場合には、たといその被害者あるいは第三者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、それに対しては責任を負わない」とする原則をいう、と定義される。そして、それが特に道路交通事犯における過失認定の原理として用いられる場合には、「あらゆる交通関与者は、他の交通関与者が交通秩序にしたがった適切な行動に出ることを信頼するのが相当な場合には、たとい他の交通関与者の不適切な行動によって結果が発生したとしても、これに対しては責任を負わない」とする原則をいう、と定義される（西原春夫『交通事故と信頼の原則』（1969年）14頁）。

（3） 詳細については、西原・前掲注（2）79頁以下などを参照。

（4） 西原春夫「西ドイツにおける過失交通事犯」刑法雑誌10巻2号（1960年）222頁〔同『刑事法研究 第一巻』（1967年）143頁に加筆・訂正の上所収〕。

て、「行為者自身に（免許証不携帯など、事故の危険と関係のないものを除く）なんらかの法律違反が認められる場合には、他者の適切な振舞いを前提に注意義務を定めることは許されない」とする、いわゆる「失効原理」に反対する旨が明示され、信頼の原則は、交通法規に違反した運転者にも適用されうると解されている⁽⁶⁾。このようにして、信頼の原則は、少なくとも道路交通事故犯に対する刑事責任追及の分野に関するかぎり、ほぼ完全に是認されているといってよい状態にあると解されてきた⁽⁷⁾。

しかし、最二小判平成15年1月24日判時1806号157頁（判タ1110号134頁）⁽⁸⁾が、被告人の注意義務は肯定した上で、結果回避可能性の欠如を理由として被告人に無罪を言い渡すなど、近時、信頼の原則による注意義務の緩和に対して歯止めをかけようとする動きもみられ、そのことの指摘もなされている⁽⁹⁾。

本決定もまた、信頼の原則に歯止めをかけようとする近時の動向に従ったもの

(5) 詳細については、西原・前掲注(2)189頁以下、片岡 聰『最高裁判例にあらわれた信頼の原則』（1975年）などを参照。

(6) 同様の判断を示したものとして、最三小判昭和45年11月17日刑集24巻12号1622頁、最三小判昭和45年12月22日判タ261号265頁、最一小判昭和47年11月16日刑集26巻9号538頁などがある。

(7) 西原・前掲注(2)3頁。

(8) 本判決の評釈として、門田成人「業務上過失と衝突の回避可能性」法学セミナー582号（2003年）116頁、松原久利「黄色点減信号の交差点への進入時の徐行義務違反と結果回避可能性」受験新報53巻6号（2003年）14頁、松原芳博「過失犯と結果回避可能性」判例セレクト2003（2004年）27頁、平野 潔「黄色点減信号で交差点に進入した際、交差道路を暴走してきた車両と衝突し、業務上過失致死傷罪に問われた自動車運転者について、衝突の回避可能性に疑問があるとして無罪が言い渡された事例」現代刑事法6巻3号（2004年）86頁、山本紘之「黄色点減信号で交差点に進入した際、交差道路を暴走してきた車両と衝突し、業務上過失致死傷罪に問われた自動車運転者について、衝突の回避可能性に疑問があるとして無罪が言い渡された事例」法学新報111巻3＝4号（2004年）453頁がある。なお、本件とはほぼ同様の事案につき、信頼の原則を適用して注意義務を否定したものとして、最三小判昭和48年5月22日刑集27巻5号1077頁がある。両判決を比較検討するものとして、齋野彦弥「結果回避可能性（上）（中）——最近の最高裁判例を契機として——」現代刑事法6巻4号（2004年）55頁、6巻7号（2004年）62頁、小林憲太郎「信頼の原則と結果回避可能性——交差点衝突事故に関する二つの最高裁判決の検討——」立教法学66号（2004年）1頁、大塚裕史「過失犯における結果回避可能性と予見可能性——黄色点減信号事件最高裁判決を手掛かりに——」神戸法学雑誌54巻4号（2005年）1頁がある。

(9) 松原（芳）・前掲注(8)27頁。なお、齋野・前掲注(8)（上）57-8頁は、「最近の判例では「信頼の原則」を正面から適用して過失責任を否定した判例を見いだすのは困難である」として、信頼の原則は「結局において判例実務に定着せずに終わったと見るのが正当であるように思われる」としている。

なのであろうか。以下、本件について検討する。

3 検 討

（１）各審級における判断の分析

第一審では、全赤信号であるという被告人の主観が重視されており、その結果、全赤信号であることを前提とした理論構成がなされている。このことから、第一審は、対面信号の表示を根拠として対向車線の対面信号の表示を判断し、それを信頼することを暗に認めているということができよう。そのような前提の下、第一審では、全赤信号の場合には、直進車は右折車に優先するという「原則」と、右折車は直進車が道を譲るなどした場合にのみ右折してもよいという「例外」とが逆転し、右折車は直進車に優先し、直進車は右折車が道を譲るなどした場合にのみそのまま直進してもよいとされ、被告人の注意義務が否定されている。

また、第一審と同様、控訴審においても被告人の主観が重視され、全赤信号であることを前提とした理論構成がなされている。しかし、控訴審においては、たとえ全赤信号の場合であっても、第一審のいうような「原則」と「例外」の逆転は起こらず、右折車は対向直進車や右折方向の交通の安全を確認しなければならないとされており、第一審とは異なる結論が導かれている。

このように、結論は異なるものの、第一審および控訴審では、自己の対面信号の表示を根拠として対向車線の対面信号の表示を判断し、それを信頼することを暗に認めた上で、Xの注意義務の有無が判断されているということが出来る。

それに対して、最高裁では、「自己の対面する信号機の表示を根拠として、対向車両の対面信号の表示を判断し、それに基づき対向車両の運転者がこれに従って運転すると信頼することは許されない」と明言されており、全赤信号であるという前提そのものが認められていない。

以上のことから、控訴審と最高裁とは、結論は同じであるが、その理論構成は異なるものであるということができよう。そうであるとすれば、第一審、控訴審、最高裁のいずれの判断が妥当なのであろうか。

（２）見えない信号に対する信頼の可否

道路交通法7条は、「道路を通行する歩行者又は車両等は、信号機の表示する信号又は警察官等の手信号等（前条第1項後段の場合においては、当該手信号等）に従わなければならない」と規定しており、ここにいう歩行者又は車両等が従うべき「信号」とは、それらが対面している信号機等の信号であると解されている⁽¹⁰⁾。また、実務からも、信頼の原則で信頼すべき対象とは、自車の対面信号であって、対向車など他車の対面信号を頼りにするのは本来予定されている姿で

はないとの指摘がなされている⁽¹¹⁾。このことからすれば、X の対面信号はあくまでも赤だったのであるから、X としては、その表示に従わなければならないかったことになるというべきであろう。

この点につき、松宮孝明教授は、交差点内にいる常識的な運転者は、自分の対面信号が赤に変われば、普通は対向車の対面信号も赤に変わって対向直進者は停止すると信頼して右折を始めるのであって⁽¹²⁾、本決定の判示が刑事訴訟法405条にいう「判例」であるならば、「対向車が赤信号を守ることを信頼してはならない」ということになり、昭和40年代からの一連の判例で定着していた「信頼の原則」を根底から覆すことになるから、本決定のいうところの「本件のような交差点」とは、「標示のない時差式信号機が設置されている交差点」という程度に限定して読むべきであり、本決定の判示事項を一般化することは避けたほうがよい、として、第一審判決を支持される⁽¹³⁾。

確かに、それが一般の信号であれば、自己の対面信号が赤になれば対向車線の対面信号も同時に赤になるのが通常であるから、右折時の運転者の心理として、松宮教授の見解に共感を覚えることも否定しきれない。しかし、対向車線の対面信号を、自己の「対面している信号機」ということはできないのであって、自己の対面信号から対向車線の対面信号を「推測」し、それに対する信頼に従って行動することはやはり許されないというべきであろう。

したがって、前述したように控訴審および第一審はそのような信頼を暗に認めている点で支持しえない。また、第一審については、全赤信号においては「原則」と「例外」の逆転が認められるとしている点も問題である⁽¹⁴⁾。結局、本件においては最高裁の判断が支持されることになるというべきであろう。

なお、広島高判昭和43年10月25日判タ229号315頁は、対向車線の対面信号が黄色に変わったことなどを信頼して右折し、対向直進車と衝突したという事案につき、右折車の過失を否定しており、あたかも本件第一審と同様の判断を示したものであるかのようにも思われる。しかし、この事案は、他の対向車両が信号に従って停止しているにもかかわらず、被害車両である自動二輪車とその間を縫って信号を無視して交差点に進入してきたというものであり、ここでの被告人は、対

(10) 平野竜一ほか編『注解特別刑法第1巻交通編(1)』(第二版、1992年)98頁〔東川 一執筆〕、伊藤榮樹ほか編『注釈特別刑法〔第六巻I〕』(新版、1989年)53頁〔長井 圓執筆〕。

(11) 大野・前掲注(1)124頁。岡田雄一「交差点における車同士の事故」荒木友雄編『刑事裁判実務大系5交通事故』(1990年)440頁も参照。

(12) 松宮・前掲注(1)(法セ551号)115頁。

(13) 松宮・前掲注(1)(法セ599号)121頁。大塚・前掲注(8)27頁も同旨。

(14) この点については、控訴審の判断が妥当するというべきであろう。

向車線の対面信号を推測し、それに対する信頼に従って行動したのではなく、あくまでも対向車両の動静に従って行動したものであったという点で、本件とは事情を異にしているということができよう⁽¹⁵⁾。

さらにいえば、Aの立場からすれば、自己の対面信号は青なのであり、道路交通法37条は「車両等は、交差点で右折する場合において、当該交差点において直進し、又は左折しようとする車両等があるときは、当該車両等の進行妨害をしてはならない」と規定しているのであるから、Aとしては、Xが停止するものと信頼して行動してよいものと考えられ、自己の対面信号が赤であることから対向車線の対面信号も赤であろうとの単なる「推測」に基づいて行動したXが保護されるべきではないというべきであろう。確かに、Aには速度違反という点で義務違反があることは否めない。しかし、従来の判例によれば、直進車に速度違反があっても、右折車にはなお直進車の動静に対する注視義務があるとされているのであるから⁽¹⁶⁾、この点は右折車の注意義務を考えるにあたっては特に問題とはならないというべきであろう。

（３）時差式の標示のないことを根拠にそれを一般の信号と信頼することの可否

また、仮に本件において自己の対面信号が赤であれば対向車線の対面信号も赤であると信頼することが許されるとするならば、その前提として、実際には時差式信号であるにもかかわらず、その旨の標示がなかったことを根拠として、それを一般の信号であると信頼することの可否が問題となる。

もっとも、このことは、本決定が相当とする原判決、ひいては本決定の判断にも直接の影響を与えていない。しかし、このことも被告人の主張のひとつであり、また、このことを重視している見解もある⁽¹⁷⁾。確かに、時差式信号には「時差式」という標示をするなどの手立てが講じられるのが一般的であり、法的な義務付けではないとはいえ⁽¹⁸⁾、そのような措置がなされるのが望ましいことであるのは間違いない⁽¹⁹⁾。しかし、時差式信号機を含め、現示の組み合わせが複雑な信号機がかなりの数設置されている現状を前提とすれば、仮に本件のようにその旨の標示がなかったとしても、常に対向車の対面信号が自己の対面信号と

(15) ここでの被告人は、青信号で交差点に進入していたということも重要であるように思われる。

(16) 最二小判昭和52年12月7日刑集31巻4号1041頁、大阪高判昭和53年5月25日刑裁月報10巻4＝5号869頁、仙台高判平成5年2月1日判時1501号160頁など。

(17) 松宮・前掲注（１）（法セ551号）115頁、同・前掲注（１）（法セ599号）121頁。

(18) 「時差式」の標示については、「道路標識、区画線及び道路標示に関する命令（昭和35年12月17日総理府・建設省令第3号）」も特に規定していない。

(19) なお、本件交差点の信号機は、現在では両車線ともに右折の矢印信号のあるものに変っており、再び本件のような問題が起こることは回避されている。

同色であると信頼することは、やはり許されないというべきであろう⁽²⁰⁾。「時差式」との標示が設けられたところで、その具体的内容や時間差をその標示から判断することはできない。つまり、「時差式」という標示からは、どちらか一方の車線の青の時間の方が、他方のそれよりもいくらか長いらしい、ということは分かっても、どちらの車線の青の時間がどれだけ長いのかまでは分からないのである。それゆえ、「時差式」という標示によって、運転者に若干の注意を喚起する効果は認められても、そのことが刑法上の注意義務の内容にまで影響してくると思われぬ。本件において、検察官も裁判所も、Xにこの信号が時差式であることを認識すべき注意義務があるとは述べていないことから、そのことは窺えよう。

(4) 本決定の射程

本決定は対向車線の対面信号という「見えない信号に対する信頼」が問題となった事案であるが、たとえば交差道路の対面信号などの「見える信号に対する信頼」についても本決定の判断は妥当するのであろうか。

この点については、最一小判昭和47年5月4日刑集26巻4号255頁の第一審判決である仙台地古川支判昭和45年9月30日において、自己の対面信号が赤色灯火の表示をしていたのに、左右道路の信号機が黄色灯火を表示しているのを見て、まもなく対面信号機が青色灯火に変化するものと軽信して交差点に進入した被告人に対して、「(赤) 信号に従い、交差点の手前で停止し、信号が青色灯火に変化した後発車進行」すべき注意義務に違反した過失が認められていることが参考となろう⁽²¹⁾。

このように、自己の対面信号にのみ従って行動すべきとする判例実務の立場からは、たとえそれが見えるものであったとしても、自己の対面信号以外の信号の表示を信頼して行動することはやはり許されないということになり、そのような判断は妥当なものであるということができよう⁽²²⁾。

4 おわりに

以上のように、本決定は、自己の対面信号にのみ従って行動すべきであるとの前提に立ち、右折車の対向直進車の動静に対する注視義務を重視している点で、基本的に従来の判例の延長線上にあるものと理解することができ、「見えない信号に対する信頼」の可否という新しい問題に対する最高裁の判断を明確に示した

(20) 大野・前掲注(1) 125頁。

(21) この事案は、いわゆる全赤方式が採用される以前のものである。

(22) 岡田・前掲注(11) 440頁も「交差道路側の道路標識等を見て自己の運轉行動を決定するというようなことは、本来法の予定しないところというべきである」としている。

点で、注目に値するものである。本決定は、その結論・理由付けともに支持するものであるといえよう。

〔付記〕脱稿後、林 正彦「業務上過失致死傷犯における注意義務の前提となる事実（１）——予見可能性」小林 充＝植村立郎編『刑事事実認定重要判決50選（上）』（2005年）301頁に接した。